

## **Un puerto en la región del Caribe. Cartagena de Indias entre el siglo XVI y el siglo XVII.**

*Dr. Antonino Vidal*

Doctor en Historia Universidad de Sevilla.

Magister en Historia por la Universidad Internacional de Andalucía.

Sede iberoamericana de la Rábida, Huelva-España

Profesor Universidad del Norte. Barranquilla-Colombia

Miembro del equipo investigador Arqueología e Historia del Caribe colombiano de Uninorte, reconocido por Colciencias.

### **Resumen**

A mediados del siglo XVI el aumento del comercio trasatlántico convirtió a Cartagena en uno de los puertos esenciales del sistema comercial español e inserto dentro de la economía mundo. El aumento de la circulación de la plata y el oro hizo que esta plaza se establecieran comerciantes de diferentes lugares de Europa lo que la desarrolló como un puerto cosmopolita. Analizando los flujos de metales del puerto se observa que la ciudad dependió más para su desarrollo del comercio trasatlántico y de su posición en la región Caribe que de los ciclos auríferos del interior del Nuevo Reino.

### **Palabras Claves**

Puerto, Comercio, cosmopolita, flujos de metales, Cartagena

### **Abstract**

The transatlantic trade of the XVI century transformed Cartagena into one of the essential ports of the Spanish commercial system. The increase of the circulation of the silver and the gold made that in this square European merchants settled down what developed it as a cosmopolitan port. Analyzing the flows of metals is observed that the development of the city depended more than the transatlantic trade and of its position in the region Caribbean than of the auriferous cycles of the interior of the New Kingdom.

### **Key words**

Port, Trade, cosmopolitan, flows of metals, Cartagena

\*\*\*

En la década de los cuarenta del siglo XVI, ante el aumento en la región de peligros de asaltos y ataques a los barcos que comerciaban con el Caribe, se pensó en la necesidad de crear un sistema convoyar de las flotas mercantes que navegaran entre España y América<sup>1</sup>. La Carrera de Indias pronto atrajo a los adversarios de España. No obstante su espectacularidad las incursiones en las costas americanas de franceses, ingleses durante la segunda mitad del siglo XVI –en la región del Caribe– sólo representaron habituales agresiones esporádicas a los puntos de un imperio conflictivo, pero saludable.

---

<sup>1</sup> La ordenanza que estableció la salida periódica de las flotas fue establecida en agosto de 1543. Ver Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México. FCE, 1979.

Poco significaron con respecto al sistema de intercambio estructurado desde mediados del siglo XVI. En realidad, los primeros navíos que comenzaron a recalar en los puertos americanos sin autorización fueron españoles, y en menor medida portugueses. Solía declarar haber sido arrastrados por fenómenos climáticos adversos sufrir desperfectos que los obligaban a efectuar reparaciones. Con lo cual conseguían vender sus cargamentos de formas más o menos tolerada, gracias a la intervención local que argumentaba la urgente necesidad de disponer de productos importados en la región<sup>2</sup>.

El aumento de los metales que producían las colonias a lo largo de todo el continente, tuvo reflejo directo en el incremento del número de barcos que componían las flotas. Así, en 1564 se estableció la separación de ésta en dos para cubrir rutas diferentes. Una destinada a nueva España, en concreto al puerto de Veracruz. Y la otra, la de Tierra Firme, destinada al complejo portuario Nombre de Dios-Portobello- Cartagena<sup>3</sup>. Que será la influencia de manera determinante en la ciudad-puerto de Cartagena de Indias.

Dos poderosas razones intervinieron en que la ciudad se convirtiera en el puerto terminal de las flotas destinadas a Nombre de Dios- Portobello; en primer lugar, la posición de Cartagena en el Caribe y por tanto en las rutas comerciales atlánticas, que tiene que ver mucho más con el desarrollo intrínseco de su puerto que con el desarrollo del interior del Nuevo Reino de Granada, posterior a este hecho. Excelencia portuaria que se halla confirmada por la escasa proporción de pérdidas, teniendo en cuenta la importancia del tráfico desarrollado. Contra el mal tiempo y el enemigo la protección de la bahía era perfecta. Su única dificultad radicaba en que los navíos anclaban lejos de la ciudad y tanto pasajeros como mercancías debían embarcar en canoas desde la bahía; inconveniente que terminó convirtiéndose en una ventaja, ya que frente a los frecuentes ataques piráticos, esta circunstancia permitió a la ciudad contar con una mejor defensa<sup>4</sup>. La frágil posición de los fondeaderos del Istmo, debida a la precariedad para albergar un puerto naval importante, redundó en Cartagena. El desarrollo de Istmo y su complejo portuario fue impensable sin Cartagena; que fue la guardiana y defensora de los mismos.

En segundo lugar, su situación natural agilizaba la conexión con la Península, ya que las corrientes de vientos alisios condicionaban una navegación cómoda, relativamente rápida y segura. La ciudad se convirtió, además, en el punto de partida de la ruta de las costas centroamericanas y desde muy temprano se supo que era obligado regresar a Cartagena desde el golfo del Darién, a fin de tener vientos y corrientes de través, para cruzar el Caribe hacia las islas del norte y proseguir la larga navegación hacia España. Camino que fue por más de dos siglos el rumbo oficial de la Carrera de Indias.

La expansión colonial por el continente propició una modificación de los circuitos comerciales en la región Caribe durante el siglo XVI, la ruta de las flotas de Tierra Firme al Istmo de Panamá, y erigió al puerto de Cartagena como el gran beneficiado. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, se dio un incremento continuo del movimiento portuario en perjuicio de la isla de Santo Domingo y en general las grandes

---

<sup>2</sup> Moutokias, Zacarias. "Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial" En: *Para una historia de América II. Los nudos*. Coord. Carmagnani y otros. México, FCE. 1999.

<sup>3</sup> Castellero Calvo, A., "El comercio regional Caribe. El complejo portuario Cartagena-Portobello, siglos XVI-XIX." En: *Primer Congreso internacional de Historia Económica y social de la cuenca del Caribe 1763-1898*. San Juan Puerto Rico, 1992.

<sup>4</sup> Borrego Pla, C., *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla. EEHH, 1983. Pag. 6

Antillas<sup>5</sup>. A partir de 1570, unido a las consecuencias de la explotación del cerro rico de Potosí, se inició definitivamente la sustitución y eliminación de Santo Domingo como lugar central del comercio con España. Lugar ocupado desde este momento por el complejo portuario Istmo-Cartagena, que desde entonces ocupó un destacado lugar como eje articulador del *espacio regional del Caribe*, como así lo demuestra el cómputo máximo de los intercambios entre Cartagena y la Metrópolis desde la década de los años ochenta<sup>6</sup>.

Cartagena de Indias como estratégico puerto comercial de las rutas oceánica, pasó a ejercer funciones de control fiscal, administrativo y militar, complementándose esta actividad de control del comercio con el aumento del mercado local de la ciudad. La función administrativa no sólo reforzó su papel como puerto, no limitándose su actividad los periodos intermitentes, y a veces, irregulares del comercio con la Metrópolis, si no que además y fundamentalmente, desarrolló de manera considerable su comercio regional. Por ello su liderazgo comercial en la región se reforzó mediante un sistema semiautónomo lo suficientemente fuerte como para desafiar las prescripciones imperiales<sup>7</sup>.

Todo esto propició una prosperidad económica durante el último cuarto del siglo XVI; plasmada en un rápido desarrollo urbano que cambió la fisonomía de la ciudad, con la aparición de la piedra en las construcciones<sup>8</sup>. Periodo a su vez, donde se dio el crecimiento y consolidación de instituciones tan sólidas y representativas como las órdenes religiosas, que animadas por la excelente coyuntura económica construyeron y ampliaron sus conventos. O en la necesidad creciente del aumento de las fortificaciones y nuevas infraestructuras que demandaban un cada vez mayor número de regimientos militares.

A pesar de las numerosas y constantes leyes restrictivas sobre la entrada de extranjeros en *Indias* cuyo cuerpo general ocupa varias páginas de la *Recopilación* de 1680, y a pesar de las continuas protestas del consulado de Sevilla y de gran parte de las autoridades americanas, fue un hecho incuestionable el paso de italianos, franceses, flamencos y sobretodo portugueses, al Nuevo Mundo durante los siglos XVI, XVII. Ya fuera de forma legal, por medio de licencias especiales, o por vía clandestina, una considerable cantidad de gentes naturales de los mas diversos puntos europeos se establecieron a lo largo y ancho de toda la geografía americana<sup>9</sup>. Los extranjeros llegaron a ser una parte numerosa de la población, ayudados por la fácil asimilación que encontraron en el medio ambiente social cartagenero. La actitud de las autoridades hacia los foráneos fue sumamente liberal, con la lógica excepción de los súbditos de países enemigos.

---

<sup>5</sup> En el periodo comprendido entre 1533-1600 en la isla de la española se registraron 662 navíos, frente a esa cifra Cartagena arroja una cifra de 1686. Chaunu, Pierre y Huguete, Sevilla y el Atlántico. Universidad de Sevilla, 1983. Pico, Fernando, *Historia de Puerto Rico*. Puerto Rico, Riopiedras, 1986.

<sup>6</sup> Chaunu, p y H. Sevilla y America.... op cit.

<sup>7</sup> Constatado por la ingente cantidad de información conservada en las fuentes documentales a cerca del contrabando. Grahn, lance R. Contraband, comerce and society in New Granada 1763-1773. Tesis Duke University, 1985.

<sup>8</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias la ciudad y sus monumentos*. Sevilla, EEHH.1951. Pag 8.

<sup>9</sup> Vila Vilar, E., "Extranjeros en Cartagena (1593-1630). En: *Jahrbuch für Geschichte*. Viena, 1979. Kellenbenz, H., "Mercaderes extranjeros en América del sur a comienzos del siglo XVII." En: *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*. Tomo XXVIII. Sevilla, 1971. Rodríguez Vicente, E., " Los extranjeros en el reino del Perú siglo XVII." *Separata homenaje a Vicens Vives*. Barcelona, 1970.

Por su destacada posición en el comercio trasatlántico, la ciudad fue uno de esos lugares que acogió un considerable de ellos, llegando el mencionado colectivo a participar de manera determinante en todos los ámbitos de la sociedad de la ciudad puerto y, de manera especial, en su comercio. Sus prácticas comerciales les fue permitiendo acumular poder e influencia y, como consecuencia, en ocasiones levantó el celo de las autoridades y demás comerciantes, momento que empiezan a aparecer de forma numerosa en la documentación testimonios como el del gobernador de la ciudad:

*Aquí hay un grandísimo número de extranjeros y portugueses que ha día y aún años que residen en esta ciudad...*<sup>10</sup>

A pesar de las prohibiciones continuas, por parte de la Corona y sus órganos administrativos de impedir el paso a América de extranjeros, la realidad de este hecho consumado la podemos comprobar con el ejemplo del caso de la ciudad de Cartagena. El fenómeno del cosmopolitismo de la ciudad se puede apreciar de muchas maneras, y una de ellas es a través de los autos que el tribunal de la Inquisición llevó a cabo contra estas personas. Como ejemplo mencionamos juicios que se ejecutaron contra Juan Mercader, buhonero francés; Juan Lorenzo, mulato de origen limeño; Francisco Rodríguez Cabral, portugués; Jorge de los Santos, griego, Marcos Pacio, napolitano, Isabel, noble portuguesa; o Federico Cuperes, natural de Amberes<sup>11</sup>.

Hubo dos formas o procedimientos legales que permitieron a los extranjeros arraigarse en América. La licencia individual, concedidas a gentes con una cualidad que hiciera necesario su paso a las Indias –individuos con ciertos oficios y profesiones mecánicas- y otro que era el métodos de la composición, que consistió en admitir una situación de hecho, que mediante el pago de dinero se convertía en una situación de derecho. Fue esta una forma usual de mantener dentro de la legalidad a los extranjeros residentes en América. Situación que se vio favorecida por la necesidad de ingreso de las autoridades y que en el caso de ciudades como Cartagena recaudaron considerables sumas de dinero para las arcas reales.

Desde 1593 en las Cajas Reales encontramos un rubro que indica lo devengado de composiciones de extranjeros. Desde la fecha indicada hasta 1599 aparecen 62 individuos; 49 de origen portugués, 13 italianos de varias regiones distintas; florentinos, milaneses, napolitanos y de Saboya<sup>12</sup>.

La importancia de los colectivos extranjeros fue determinante para la actividad mercantil de la ciudad como lo demuestran las siguientes manifestaciones del gobernador sobre el papel que desempeñaban en las actividades del puerto. El texto es como consecuencia de una cédula de que forzaba a la expulsión de este colectivo:

*Ofréceme dificultad en ejecutarla sin que primero VM sepa lo que me mueve y manda que haga, porque muchos de estos son genoveses e italianos, y franceses, factores de algunos mercaderes de Sevilla, que si se ha de ejecutar precisamente sin darles tiempo, vendrían a mucho menos las haciendas de aquellas personas de*

<sup>10</sup> Archivo General de Indias en adelante AGI, Santa Fé 37, R6, N69. Carta Gobernador Pedro Lodeña. 13 agosto 1586.

<sup>11</sup> Valtierra, Angel S.J. *Pedro Claver SJ.*, Bogotá, siglo XXI, 1954.

<sup>12</sup> AGI, Contaduría 1385. Cargos cuentas entre 1593 a 1599.

*quienes son agentes, y una de las cosas que me hace vivir con mayor cuidado es procurar que el caudal de los contratantes no vaya a menos, porque las Indias se acabaran el día que quebrare el comercio de ella...*<sup>13</sup>

Todas las instancias locales de poder sabían que un puerto como el de Cartagena, inserto en un comercio a larga distancia requería de su concurso. Ellos atraían el negocio, eran factores de destacadas compañías europeas y sus fortunas dinamizaban la vida, económica, política y social de la ciudad y la región. Los más activos de ellos, extranjeros de varias nacionalidades, judaizantes y numerosos tratantes de esclavos, y en general dueños de grandes fortunas, dedicados preferentemente a la comercialización de productos procedentes de Sevilla, al tráfico negrero y, al parecer a prácticas usurarias.

Varios meses mas tarde, en el mismo sentido también levantaba una carta sobre lo que significaría evitar la presencia de estas personas en la ciudad; representaban un potencial financiero necesario para las funciones del puerto:

*En ejecución y cumplimiento de una Real Cédula de VM., que condena y manda a los extranjeros que ya no estuvieran compuestos y se embarquen y echen de la tierra, a lo cual dio principio el gobernador, considerando esta ciudad que su conservación y aumento consiste en el trato y el comercio que de todas partes concurre a ella, y este en la mayor parte de administra por extranjeros, que son factores de otros de su nación que les envía mercaderías desde España y otras partes de las Indias, y de tal manera están introducidos que si se les echara de esta tierra, sería faltar a grosedad de ella y decaer notablemente, y la ciudad se despoblaría de mucha gente que siendo como es puerto sujeto a muchísimos enemigos harían falta...*<sup>14</sup>

Ambos testimonios por si solos demuestran la amplitud del los tratos de la ciudad y la conversión del puerto cartagenero en lugar de conexión de la *economía-mundo* con la economía colonial del sur del continente americano.

A principios del siglo XVII, se hallaba perfectamente estructurada la red de ciudades que configuraron el espacio regional del Caribe; algunas como Cartagena llegarían a ser centros de atracción y extrapolación del comercio metropolitano; las menos importantes, excluidas del comercio directo con las flotas, a tenor del crecimiento de los grandes centros urbanos comerciales y del aumento de sus mercados locales, definieron géneros de consumo comercializables que les permitió incrementar sus oportunidades en el comercio de Ultramar. Esto benefició a Cartagena, pues de este modo se nutrió de los productos caribeños a través del comercio regional con las islas y las costas de Tierra Firme<sup>15</sup>.

Gracias a la función que le atribuyó a la ciudad el comercio a larga distancia, como puerto de flotas entre 1580 y 1640 se transformó, en un puerto de servicios. Los gobernadores teóricamente tenían contraída la obligación de defender, abastecer y

<sup>13</sup> AGI, Santa Fe 38, R2 N33 Carta del gobernador Gerónimo de Zuazo, 21 de diciembre de 1621.

<sup>14</sup> AGI, Santa Fe 62 . Carta del Cabildo 14 agosto 1602.

<sup>15</sup> Vidal Ortega, A., *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe. 1580-1640*. Sevilla, CSIC, 2002.

cuidar el perfecto funcionamiento de todo lo relacionado con este comercio. Actividades como la defensa fueron un lucrativo negocio para los comerciantes de la ciudad<sup>16</sup>.

Al mismo tiempo Cartagena se transformó por todas estas actividades en un punto esencial para la circulación de información mercantil y pieza fundamental en el desarrollo del entramado del comercio Atlántico. Las casas comerciales para estar al corriente de las coyunturas, tenían factores en puntos fijos con el objetivos de ser receptores y distribuidores de mercancías e informantes de primera mano. En un comercio como aquel de limitada capacidad, inestable y de mercaderías fijas, era necesario ser el primero en vender y, a veces, para esto, era indispensable que personas afines, cercanas o allegadas ocuparan puestos oficiales para de este modo se pudiera acceder de primera mano a información indispensable. El único medio que poseían los comerciantes cartageneros era el correo. Los mercaderes siempre estaban expectantes por recoger noticias el mercado, precios, condiciones favorables o adversas al camino y por mantener una conexión directa con Sevilla. Al ser puerto oficial de llegadas de flotas, era lugar de arribadas de navíos de Aviso o correos, donde además de la correspondencia oficial, venía diversa información relacionada con los periodos de cargamentos, precios de las mercaderías, preferencias del momento, calidad de los productos, buenas o malas ditas, volumen de existencias etc. Para despachar los correos al Istmo en dirección al Perú, al interior del Nuevo Reino y a diverso lugares del espacio Caribe, activando de esta forma los circuitos comerciales coloniales.

La colonia americana, en general, era un vasto conjunto de mercados locales o regionales muy distantes, que aunque se vinculaban a través del intercambio de diferentes productos, se desconocían entre si, y justamente esta vinculación era tarea fundamental de los comerciantes. Los potentes agentes mercantiles del puerto cartagenero, apoyados en este sistema de información privilegiado, aprovecharon al máximo las diferentes presiones de las oferta y la demanda, tanto del mercado del Perú como en el de la Nueva Granada y el Caribe para su máximo beneficio<sup>17</sup>.

Los canales de circulación de información, sobre los que actuaban directamente los comerciantes, erigieron a Cartagena y a su puerto como uno de los principales puntos de recogida, reparto y entrega de información, no sólo de correspondencia y despachos oficiales de todo tipo, sino también comercial, lo que la llevó en este periodo a ser un punto esencial de la comunicación entre la Metrópolis y el sur de América, actividad que tuvo repercusión directa en la vida de la colonia americana<sup>18</sup>.

La diversidad de las prácticas comerciales que se desarrollaron en Cartagena desde el último cuarto de siglo XVI y primera mitad del siglo XVII, y sus excelentes condiciones naturales, hicieron de este puerto una pieza básica en la estructura del comercio interoceánico americano: la trata, el cacao, el añil, el tabaco, las perlas, los cueros... etc, encontraron en el puerto un privilegiado lugar de lanzamiento para salir tanto al mercado europeo como americano. Así, la ciudad se transformó en un centro

---

<sup>16</sup> Vidal Ortega, A., Circulación comercial, circulación de capital en Cartagena 1580-1640. En: *Historia y Cultura*. N4, pp. 101-130 Cartagena, 1996. El mantenimiento de las galeras, los adelantos de plata hasta la llegada del lo situados... etc, permitió a los comerciantes adelantar créditos y hacer excelentes ejercicios de especulación comercial.

<sup>17</sup> Gelman, J. De mercachifle a gran comerciante. Los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonia. Huelva, UIA, 1996.

<sup>18</sup> Garay Unibaso, P., *Correos marítimos españoles a la América española*. Bilbao, Edit.Mensajero, 1987.

significativo para la implicación en el comercio de las instituciones y la sociedad. Desarrollándose como una urbe donde las estructuras de clase, las normas de comportamiento y las decisiones económicas estaban condicionadas por los imperativos comerciales, ya que la mayoría de la población –órdenes religiosas, cargos eclesiásticos, burócratas, soldados, gente del pueblo, etc.-, obtenía ingresos suplementarios del comercio marítimo y del tráfico de esclavos<sup>19</sup>.

En lo periodos de estancias de la flotas la población de la ciudad se duplicaba e incluso se triplicaba; los comerciantes llegaban de todos los confines del extremo norte andino, del Perú y de la región del Caribe; a ellos había que sumar los numerosos tripulantes de los barcos. Con motivo de estas circunstancias, la ciudad creó, desde los comienzos del siglo XVII, una gran cantidad de infraestructuras y servicios para acomodar en su seno un intenso comercio, por lo que se construyeron de manera continuada, hospitales, almacenes de acopio de vituallas para las flotas, talleres especializados en el mantenimiento y construcción de navíos y galeras, aserraderos, tejares, hospedajes, tenerías... etc. La escala obligada de las flotas en su puerto, contribuyó en buena medida a la transformación de Cartagena en un notable centro comercial, polo de redistribución de los productos que venían de Europa, tanto hacia el espacio regional del Caribe como hacia el interior del continente.

## **2. Las flotas en Cartagena. Un acercamiento difícil.**

Para construir este apartado hemos recurrido a la documentación existente en la sección de Contratación del Archivo General de Indias. Con la consiguiente muestra hemos obtenido los ritmos y secuencias de los diferentes productos que circulaban por el puerto de Cartagena. La información es confusa e irregular y en algunas ocasiones difícil de reconstruir por las deficiencias de conservación del papel y por la implicación de algunos de los oficiales reales en el mencionado comercio en beneficio propio.

La documentación analizada es la que se refiere a las flotas de Tierra Firme, donde aparecen los registros que se hacían desde las ferias del istmo y en definitiva, en el complejo comercial Cartagena-Nombre de Dios- Portobello. En realidad, la mayor parte del total de los registros se realizaban a los puertos del Istmo, pero también contamos con una cantidad considerable, realizados exclusivamente en el puerto de Cartagena. Estos últimos han constituido el material para nuestro análisis. El método utilizado ha sido el de llevar a cabo un muestreo, sobre las consignas de las flotas en el puerto aproximadamente cada cinco años<sup>20</sup>.

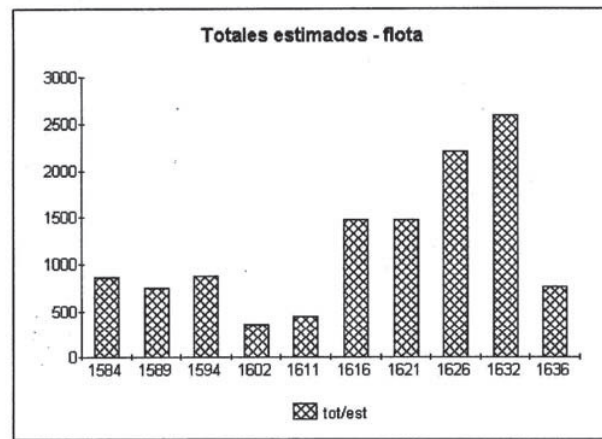
---

<sup>19</sup> Morse, M., “El desarrollo urbano en Hispanoamérica Colonial” En: *Historia de América Latina III. América Colonial: Economía*. Barcelona, Crítica. 1990. Pp. 36-43.

<sup>20</sup> Hemos tomados los datos referentes a las siguientes flotas y armadas: 1584, 1589, 1594, 1602, 1611, 1616, 1621, 1626, 1632 y 1636. Por cuestiones de espacio no puede explicar en la totalidad la

Dentro de la necesario, distinción reseñadas flotas de las que Armadas de la Carrera de realidad las al complejo recoger los provenientes nueva

las primeras estaban compuestas por un mayor número de barcos comerciales y por tanto las ferias eran mas cuantiosas.



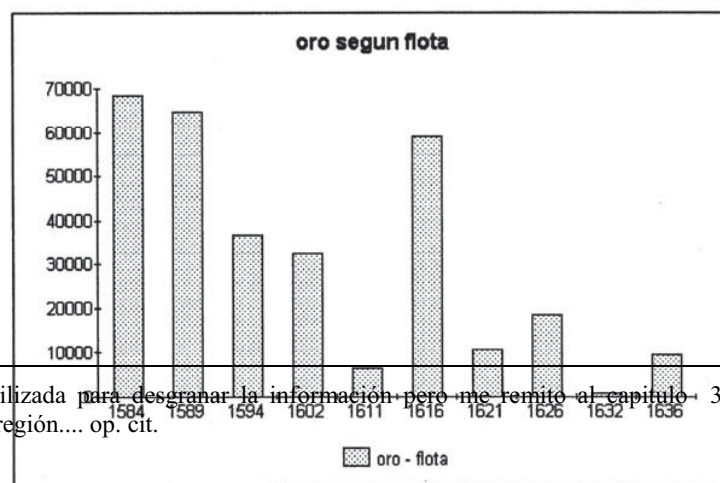
Fuente: Archivo General de Indias, Contratación.

información, es hacer una entre las como armadas y Tierra Firme, y aparecen como Guardia de la Indias. En dos se acercaban portuario a metales del Perú y la Granada, aunque

### 3. Análisis e interpretación de las cifras

Mediante los resultados obtenidos de los registros, hemos tratado de realizar una aproximación a lo que fue o representó, para el puerto de Cartagena, el ejercicio del comercio oficial con la Metrópolis. Dadas las condiciones técnicas de la navegación, fue necesario establecer una selección de bienes transportables en función de su elevado valor intrínseco. Destacaron algunos productos o frutos tropicales y, sobretudo, los metales que llegaron a ser el género colonial por excelencia.

Lo primero que podemos observar es que, hasta principios del siglo XVII , el artículo mas destacado y que más abundó en los registros fue el oro, sobretudo en las décadas de los ochenta y noventa. Ello coincide con el desarrollo minero de la región de Antioquia, aunque es preciso señalar que el procedente de dichas minas no fue el único que llegó a Cartagena, dado que los registros nos revelan la presencia de este metal procedente de Veragua y Santo Domingo. A continuación será la plata quien pase a ser el producto más importante, íntimamente ligado al desarrollo de la ciudad como factoría esclavista, tal y como tendremos la oportunidad de explicar mas adelante.



metodología utilizada para desgranar la información pero me remito al capítulo 3 de Vidal Ortega, Cartagena y la región.... op. cit.

Fuente: Archivo General de Indias, Contratación.



Durante las dos últimas décadas del siglo XVI fue cuantioso el número de registros de perlas consignadas en las flotas. Actividad dominada por los comerciantes portugueses de Cartagena. Desde Margarita a Riohacha, las perlas se enviaban al puerto para remitirlas en los navíos rumbo a España u otros destinos. Aunque fue un comercio que se mantuvo activo durante todo el periodo que abarca nuestro estudio, fueron las dos últimas décadas del siglo XVI cuando mantuvo una mayor incidencia.

Por lo que respecta a otros productos registrados en las flotas, destaca en primer lugar el añil centroamericano, llevado a España desde los primeros años del siglo XVII –flota de 1602-, aunque el volumen más importante no se alcanzó hasta la década de los años treinta. El producto venía de Nicaragua, del lago de Granada, por dos motivos: uno primero debido a que los comerciantes granadinos temían enviar sus mercancías hacia la Habana por el golfo de Honduras, ya que desde la década segunda y tercera del siglo XVII se hallaba infestado barcos holandeses<sup>21</sup>. El otro, que los comerciantes nicaragüenses, al enviar sus productos hacia Cartagena y no a Veracruz por tierra, se ahorran la intermediación y dominio de los comerciantes de Guatemala sobre los canales de comercialización del añil, como le pasaba por ejemplo a los productores del Salvador<sup>22</sup>.

En cuanto a otros géneros menos cuantiosos transitados por el puerto, la actividad mas destacada fue la generada en torno al tabaco. Mercancía exclusivamente ligada al comercio regional del Caribe, que arribaba a Cartagena desde diferentes puntos de la región, como Santo Domingo, Cuba, Maracaibo, Nicaragua, Santa Marta, Cumaná y Caracas. Nos resulta complicado calcular el volumen total de cantidades de este producto, en parte por la exención fiscal que la Corona durante este periodo mantuvo sobre los productos de *labranza y crianza* de la tierra, como medida de apoyo a los territorios más desfavorecidos por haber quedado desplazados de las rutas de máximo comercio.

En una Real Cédula de 10 de junio de 1620, se especificaba que el Rey resolvió *que por cuenta de su Real Hacienda se comprase todo el tabaco que se criaba y cogía en algunos lugares y mediterráneos de las Indias del mar océano* y que Diego de Pinelo – nombrado administrador y establecido en el puerto de Cartagena- fuese a hacer compras y contratos necesarios *hasta la cantidad de 22 mil arrobas repartidos*<sup>23</sup>. Por esta razón intuimos que se trató de un comercio que la Corona quiso desarrollar por sus grandes expectativas. El tabaco se recogía en el puerto -donde se radicó el administrador nombrado por el rey- y desde allí se enviaba en las flotas hasta Sevilla. Desde las primeras décadas del siglo XVII Cartagena fue elegida para impulsar y activar el desarrollo de este comercio en toda la región.

Por último, en cuanto a otros géneros que circularon por el puerto, destacan los registros, desde luego en cantidades mas reducidas, de joyas, esmeraldas, diversas plantas tintóreas y cueros, aunque de una forma irregular y poco especificada en la documentación.

---

<sup>21</sup> Castillo del, N., *La llave de Indias*. Bogota, Editorial Tiempo. 1981.

<sup>22</sup> Tarantola, G., *el salvador vestido de añil: el añil como vehículo de trasmisión*. Tesis de maestría Universidad Internacional de Andalucía. Sede Iberoamericana de la Rábida. Huelva, 1997

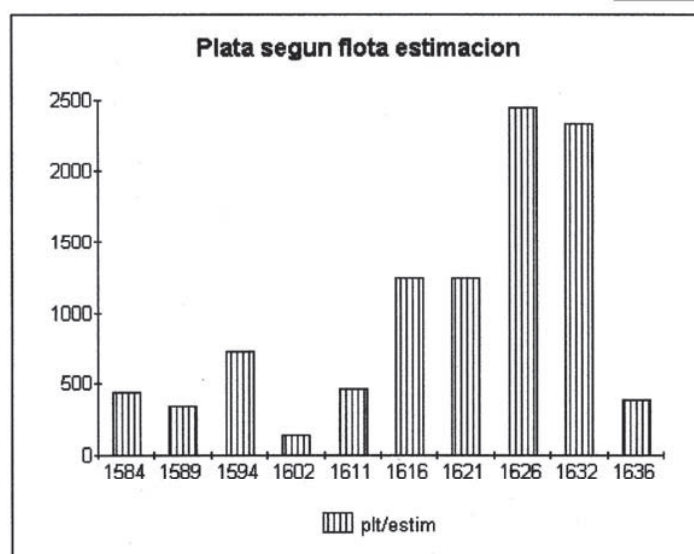
<sup>23</sup> AGI, Contaduría 1395. Cuentas 1625-26.

#### 4. Máximo desarrollo comercial.: plata y esclavos

Los resultados nos permiten comprobar que los años de mayor volumen de envíos y por tanto, de actividad propia del puerto, corresponde a los décadas de los veinte y los treinta.. En concreto en el año de 1632 es cuando el valor de lo registrado es el más alto, el máximo de todos los años revisados<sup>24</sup>. La mayoría de los registros pertenecen a plata derivada del comercio de esclavos, en su mayor parte proveniente del Perú. Podemos comprobar a partir de esta información, que desde Cartagena se distribuían esclavos hacia Centroamérica e incluso hacia la Nueva España. La trata como negocio empieza a ser reseñable desde 1580 en adelante, disparándose a partir de los años veinte de la siguiente centuria.

El Obispo de Cartagena Fray Antonio de Hervias, en carta de 2 de agosto de 1589, describía así las funciones portuarias de la ciudad *...en un pueblo de tanto número de gente y concurso de galera, soldados de guardia, y de flota tan grande, como la que aquí viene, y de entrada para dos reinos, de Granada y Perú...*<sup>25</sup>

Cartagena  
primer  
americano  
pisaban los



Fuente: Archivo General de Indias, Contratación.

era el  
puerto  
que  
viajeros,

comerciantes, aventureros, religiosos, militares... etc, con destino a América del sur; era a la vez la conexión con Lima, la capital virreinal, con la Metrópolis. La entrada a los reinos del Perú se iniciaba por su puerto, lo que propicio que las relaciones entre las dos ciudades fueran intensas.

Los historiografía del periodo colonial de Cartagena han relegado a un segundo plano la citada conexión, primando la función de la ciudad como puerto del Nuevo Reino de Granada, sometiendo de este modo, en ocasiones, los análisis históricos del puerto caribeño dentro de las coyunturas económicas pertenecientes al mundo andino neogranadino, con nuestro trabajo lo que queremos es demostrar la pertenencia natural de la ciudad a la región del Caribe y el enfrentamiento que a lo largo del periodo

<sup>24</sup> Lo enviado ascendió a 360.000 pesos de a 8

<sup>25</sup> Martínez Reyes, G., *Cartas de los Obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico*. Medellín, 1986. pag. 163

colonial mantuvieron con los intereses económicos del mundo andino<sup>26</sup>.

Inserta en la región Caribe, la ciudad para su desarrollo no dependió exclusivamente de la minería del oro. Su condición de puerto comercial atlántico, con acceso a privilegiada información de los mercados coloniales, la llevó a poseer una cierta flexibilidad a la hora de adaptarse a las nuevas coyunturas económicas que se producían en la colonia americana. La demanda de esclavos aumentó a fines del siglo XVI en todo el continente, y Cartagena se especializó en abastecer esa creciente necesidad del mercado. A pesar de que el despegue de la ciudad como factoría esclavista coincide con el desarrollo minero del interior –años 80- al iniciarse la crisis de producción a partir de 1610 en adelante el volumen de esclavos y plata que circulaba por el puerto siguió creciendo.

Pierre Chaunu, en su cronología racional y observación de los movimientos de expansión y depresión del tráfico comercial atlántico, construyó un modelo cíclico que, según Germán Colmenares, coincide con los ciclos auríferos del Nuevo Reino<sup>27</sup>:

- un interciclo expansivo 1504-1550.
- gran recesión 1550-1563.
- segundo interciclo expansivo 1562-1610.
- una fase de depresión de medio siglo desde 1610 en adelante.

En las muestras obtenidas de los registros en el puerto, las mayores remisiones de metales coinciden con las flotas 1626, 1632 e incluso 1636 donde son mayores que las de los años 80. A pesar de disminuir el comercio oficial—como demuestra Chaunu— en el caso de Cartagena, creció y se mantuvo alto hasta 1640-41, donde tras la expulsión de los portugueses, aconteció una reestructuración de las redes comerciales con fuertes consecuencias para la organización económica de la ciudad-puerto, momento en que se dio un verdadero camino hacia una coyuntura depresiva.

En función de los resultados obtenidos de nuestro análisis podemos señalar: una primera cuestión que apunta que la trata de esclavos desde los comienzos del siglo XVII se erige como el gran negocio de la ciudad. Hecho que comprobamos al comparar que el valor de los fondeado en las flotas de los años veinte al cuarenta, superó a lo remitido en el periodo de mayor producción del oro del interior del Nuevo Reino, en los años ochenta y noventa del siglo XVI. Ello nos permite afirmar que Cartagena no sufrió los síntomas de la crisis minera que asoló al interior del Nuevo Reino. Lo que se produjo, por el contrario, fue un cambio en la circulación de los metales que pasaban por el puerto; la plata peruana sustituyó al oro neogranadino<sup>28</sup>. Ello prueba y manifiesta un increíble movimiento de capital y ganancias que comenzaba a procurar el lucrativo comercio humano de la trata.

---

<sup>26</sup> Múnera Cavadia, A., Comerciantes de Cartagena y el conflicto regional con Santafe. En: *Historia y Cultura*. N I, Universidad de Cartagena, 1993. También del mismo autor El caribe colombiano en la república Andina. Identidad y autonomía política en el siglo XIX. En: *Boletín cultural y bibliográfico*. Vol 23 N° XIV. Bogotá, 1996.

<sup>27</sup> Colmenares, G., *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*. Medellín, Tercer mundo editores, 1977.

<sup>28</sup> Fenómeno que pudimos comprobar llevando a cabo un estudio sobre las Cajas Reales de la ciudad. Vidal Ortega, A., Circulación de capital y circulación ... op. cit

Una segunda conclusión indica que el auge y prosperidad del puerto lo transformó en el centro comercial más importante del espacio regional del Caribe; a partir del cual se desarrolló un intenso trato regional, alimentado por las propias necesidades que demandaba el espacio, y, a su vez, el comercio a larga distancia. Razón que sin duda, influyó en su relevancia como puerto, debido tanto a sus características físicas como a las infraestructuras mercantiles desarrolladas por el citado comercio exterior; que permitieron la incorporación de técnicas comerciales modernas y avanzadas que facilitaron la salida, hacia el mercado trasatlántico, de productos tropicales como las perlas, tabaco, cueros, cacao y las plantas tintóreas, que con facilidad vinieron a sustituir en Europa a las de Oriente<sup>29</sup>.

**Recibido:** 14/4/2004  
**Aprobado:** 15/6/2004

---

<sup>29</sup> La implantación de casas comerciales, factores, y representantes del comercio de Sevilla y Lisboa, mas el desarrollo de un sistema de créditos creado por los comerciantes más significativos de la ciudad, le dieron el cariz de ser el puerto mejor dotado del Caribe para canalizar una parte bastante considerable de la región